
Praxistest Ford Puma 1.0 Ecoboost Hybrid: Stimmiges Gesamtpaket

Von Guido Borck, cen

SUV stehen nach wie vor ganz weit oben in der Gunst der Kunden. Damit die riesige Welle nicht abreißt, hat auch diese Gattung inzwischen einige coupéförmige Ableger erhalten – sogenannte Crossover. Hierzu zählt auch der gut vier Meter lange Ford Puma, der mit seinem sportlichen Design vor allem junge und junggebliebene Käufer ins Boot der Kölner holen soll. Optisch sorgt er auf jeden Fall schon mal für Furore.

Die Frontpartie in Verbindung mit dem ausladenden Kühlergrill sowie den weit oben angesetzten Scheinwerfern wirkt äußerst dynamisch. Mit dem schnittigen Outfit könnte der Puma auch glatt als ein geschrumpfter Porsche Macan durchgehen. Kurz und knackig sind die Überhänge und die coupéhafte Dachlinie in Verbindung mit einem wohl proportionierten Heck verleihen dem Kölner eine überaus eigenständige Note.

Unter der Haube nutzt der Crossover im Grunde die gleiche Technik wie der Fiesta. Doch im Vergleich zu seinem Genspender ist der Puma gut 14 Zentimeter länger. Darüber hinaus wurde der Radstand auf 2,59 Meter gestreckt und die Spur um einige Millimeter verbreitert. Aus diesem Grund bietet der Puma auch etwas mehr Platz im Innern. Geht es um die Motorenpalette bedient sich Ford ebenfalls beim Fiesta, allerdings mit einem kleinen Unterschied. Während der 120 PS starke Vierzylinder-Diesel beim Fiesta aus dem Programm genommen wurde, steht er beim Puma noch weiterhin in den Preislisten. Bei den Benzinern setzen die Kölner dagegen genauso wie beim Fiesta auf Downsizing-Dreizylinder, die ihre Kraft aus nur einem Liter Hubraum schöpfen. Das Leistungsspektrum liegt beim Puma bei 95, 125 und 155 PS, wobei die beiden stärkeren Varianten als milde Hybride ausgelegt sind. Getoppt wird das Portfolio noch vom besonders dynamischen Puma ST, der aus einem 1,5-Liter-Dreizylinder-Benziner stramme 200 PS herausholt.

Das Motorenangebot fällt also für den kleinen Crossover groß aus. Los geht's bei 20.500 Euro, unser getesteter Puma ist hingegen ein milder Hybrid mit einem 48-Volt-Teilbordnetz. Er bringt es auf 155 PS und startet dementsprechend bei 25.600 Euro. Rein elektrisch kann der Puma zwar nicht fahren, da er ein Hybrid der milden Sorte ist. Doch erhält der Verbrennungsmotor beim Beschleunigen tatkräftige Unterstützung von einem Starter-Generator. Darüber hinaus wird die zurückgewonnene Energie im Teillastbereich oder beim Bremsen in einem Lithium-Ionen-Akku gespeichert und bei Bedarf wieder ans System zurückgegeben. Das spart Sprit.

Normverbrauch nur knapp überschritten

Nur 5,8 Liter soll der Kölner laut WLTP im Schnitt konsumieren. Auf unserer Verbrauchsrunde lag die Werksangabe nur geringfügig höher, der Puma nahm sich 6,1 Liter pro 100 gefahrene Kilometer. Angesichts der hohen Leistung ist das aber immer noch ein guter Wert. Zudem der kleine Dreizylinder ein angenehmer Antrieb ist. Er werkelt vibrationsarm und hält sich auch akustisch weitgehend zurück.

Vier verschiedene Fahrprogrammen stehen dem Piloten hinterm Steuer zur Verfügung. Verlässt er den zahmen Eco-Modus und stellt stattdessen den Knopf auf Sport, bemerkt er schnell, dass der Dreier nicht nur zum Sparen verdammt ist. Im Gegenteil, der Fahrspaß mit dem Puma liegt auf einem hohen Niveau. Der kleine Einliter-Turbo hängt schon aus niedrigen Drehzahlen überaus lebhaft am Gas und entfaltet seine Kraft schön gleichmäßig. Legt man es jedoch darauf an und treibt den Puma auch schon mal häufiger bis auf seine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h, sollten abschließende 7,4 Liter

einkalkuliert werden. Das ist natürlich wenig sparsam, aber andere Wettbewerber benehmen sich mit Express-Zuschlag auch nicht anders und fangen dann ebenso das Saufen an.

Ansonsten hinterlässt der Crossover einen stimmigen Eindruck. Das Sechs-Gang-Getriebe gefällt mit seinen kurzen, knackigen Wegen, und dank der zielgenauen Lenkung lässt sich der Puma äußerst agil durch die Kurven scheuchen. Zur hohen Handlichkeit trägt selbstverständlich auch das sportliche Fahrwerk unserer Ausstattungsvariante ST-Line bei. Die straffe Abstimmung ist den Kölnern gut gelungen, denn selbst auf schlechten Straßen zeigt der Puma noch einen harmonischen Abrollkomfort, ohne übertrieben hart zu sein. Daher lädt der Kölner auch zum gemütlichen Cruisen ein und beweist zugleich noch gute Allroundeigenschaften.

Mit mehrfach konfigurierbaren Instrumenten sowie einem großen Multimedia ist der Puma auf dem neuesten Stand. Der Touchscreen misst 20,3 Zentimeter in der Diagonalen und lässt sich intuitiv bedienen. Auf Wunsch gibt es eine Internetanbindung für Smartphones oder Tablets, und das Handy kann in der Mittelkonsole kabellos in einer Ladeschale geladen werden. Auch das Navi überzeugt. Es lotst den Fahrer mittels Live-Verkehrsdaten in Echtzeit ans Ziel und gegen kalte Tage steht neben der Sitzheizung vorne auch ein wärmendes Lenkrad im Angebot. Doppelt gut, da die vorgenommenen Einstellungen auch beim nächsten Motorstart gespeichert bleiben. Musikfans sollten sich übrigens das klanggewaltige Soundsystem von Bang & Olufsen gönnen (Serie bei ST-Line X). Mit insgesamt zehn Lautsprechern sowie 575 Watt Leistung verwandelt es den Puma in einen rollenden Konzertsaal.

Darüber hinaus bietet Ford viele Assistenzsysteme, angefangen vom Abstands-Tempomaten bis hin zur Verkehrszeichenerkennung. Alle elektronischen Helfer arbeiten zuverlässig und unterstützen den Fahrer hilfreich im Alltag. Schön auch, wer beispielsweise den Spurhalter mit aktivem Lenkungseingriff nicht mag, der schaltet ihn mit einem schnellen Klick auf den Blinkerhebel einfach ab. Anschließend kann sich der Fahrer wieder auf das Wesentliche konzentrieren und den hohen Fahrspaß, den der Ford Puma bietet, in vollen Zügen genießen. (ampnet/gb)

Daten Ford Puma 1.0 Ecoboost Hybrid 114 kW

Länge x Breite x Höhe (m): 4,21 x 1,81 x 1,53
Radstand (m): 2,59
Motor: R3-Benziner, 999 ccm, Turboladung, Mildhybrid
Leistung: 114 kW / 155 PS bei 5500 U/min
Max. Drehmoment: 220 Nm bei 3000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,7 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 5,8 Liter
Effizienzklasse: A
CO₂-Emissionen: 132 g/km (Euro 6d)
Leergewicht / Zuladung: min. 1334 kg / max. 496 kg
Kofferraumvolumen: 456–1216 l
Max. Anhängelast: 1100 kg
Wendekreis: 10,3 m
Bereifung: 215/50 R18
Luftwiderstandsbeiwert: k.A.
Wartungsintervall: 30 000 km oder alle 2 Jahre
Basispreis: 25.600 Euro
Testwagenpreis: 29.100 Euro

Bilder zum Artikel



Ford Puma ST-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Puma ST-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Puma ST-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Puma ST-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Puma ST-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Puma ST-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Puma ST-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



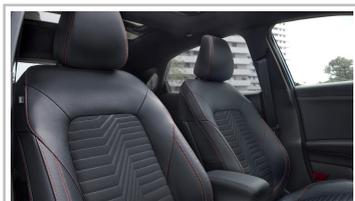
Ford Puma ST-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Puma ST-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Puma ST-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Puma ST-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Puma ST-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Puma ST-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Puma ST-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford
